



Dialogforum Schiene Nord

Dokumentation des zweiten Treffens des Dialogforums am 24.04.2015 in Celle

Dialogforum Schiene Nord

Dokumentation des zweiten Treffens des Dialogforums am 24.04.2015 in Celle

Die Veranstaltung fand im Tagungszentrum Congress Union Celle statt, begann am 24.04.2015 um 09:00 Uhr und endete um 16:15 Uhr.

Vorbemerkungen

Hier lege ich als neutraler Moderator eine Dokumentation vor, die enthält, was mir durch die Video-Dokumentation zur Verfügung stand. Die darin präsentierten Aussagen habe ich gestrafft und gleichzeitig versucht, so nah am gesprochenen Wort zu bleiben wie möglich.

Die Videodokumentation können Sie hier einsehen:

[Dialogforum Schiene Nord – zweites Treffen am 24. April 2015](#)

Bei dieser schriftlichen Dokumentation ging es mir um die Sammlung der Fragen, Hinweise, Anregungen und Argumente, die ich thematisch geordnet habe. Diese Ordnung sehe ich als hilfreich an, da Teilnehmende, die in Reihe sprachen, sich zu verschiedenen Themen äußerten und somit eine thematische Ordnung während des Dialoges nicht gewährleistete war.

Die Äußerungen der Behördenvertreter habe ich immer als solche gekennzeichnet. Diese Äußerungen sind aus dem Video entnommen, von mir wiedergegeben und nicht ausdrücklich offiziell bestätigt. Bei Äußerungen aus dem Teilnehmerkreis habe ich nur dann den Namen notiert, wenn ich den Eindruck hatte, dass die Aussage zugeordnet werden muss.

Sollte sich eine Teilnehmerin oder ein Teilnehmer nicht korrekt wiedergeben fühlen, lade ich ein, dies in Form einer Stellungnahme zum Protokoll vor dem nächsten Treffen zur Kenntnis zu geben.

Ausdrücke in eckigen Klammern sind Einfügungen, die ich nachträglich vorgenommen habe, um mehr Klarheit und Verständnis herzustellen.

Während dieses zweiten Treffens sind durch Handheben Meinungsbilder zu verschiedenen Themen entstanden und seitens des Dialogforums wiederum Entscheidungen getroffen worden. Weil dieses immer wieder Einzelne irritiert, erkläre ich: Diese Entscheidungen betrafen die eigenen Zeitrressourcen oder die Reihenfolge der Themen bzw. Forderungen an Ministerien. Keine dieser Entscheidungen betrifft die Auswahl von Alternativen der Trassenführung durch die Teilnehmenden für eine weitere Bearbeitung im Bundesverkehrswegplan, die im Zielkatalog als Eventualziel (nach Möglichkeit) gekennzeichnet ist.

Auch ist es mir ein wichtiges Anliegen, darauf hinzuweisen, dass dieser Dialog von mir als ein informeller gestaltet wird. Aus diesem Grunde gibt es auch keine Geschäftsordnung, sondern eine Struk-

tur in den Themen und im Vorgehen, die durch gemeinsame Vereinbarungen entstehen. Auch können keine Formfehler, gar solche in juristischem Sinne entstehen, nur Abweichungen von Verabredungen.

Jens Stachowitz
Moderator des Dialogforums Schiene Nord

Dortmund, 11.05.2015

Gliederung

	Seite
Zusammenfassung	3
Begrüßung und Einführung	5
Stellungnahmen zu der Dokumentation des ersten Treffens	5
Bericht von der Bürgerbeteiligung	5
Eskalationsforschung	7
Vertagung der Agenda	7
Beauftragung eines unabhängigen Sachverständigen	12
Weiterarbeit des Dialogforums	16
Bilanz	20

Anhang

- Liste der Teilnehmenden
- Vorbereitete Charts zu den Referaten

Die Anhänge sind als getrennte Downloads auf den Seiten des Dialogforum Schiene Nord zu finden:
<http://www.dialogforum-schiene-nord.de/downloadcenter>

Ihr Ansprechpartner:

Daniel Hitschfeld
Dialogforum Schiene Nord
c/o vom Hoff Kommunikation GmbH
Prinz-Georg-Straße 104
40479 Düsseldorf

Zusammenfassung

Im ersten Treffen des Dialogforums wurde für dieses zweite Treffen verabredet, dass die Begründung des Bedarfes an Schienenwegen durch die Strukturdatenprognose, Seehafenprognose und die Verflechtungsprognose für den Personenverkehr und den Güterverkehr detaillierter vorgetragen wird, als im ersten Treffen geschehen. Es sollte die Gelegenheit geben, die Verfasser der Studien zu befragen.

Des Weiteren war verabredet, dass der Gutachter des Bundes (das Büro BVU) eine erste volkswirtschaftliche Einschätzung zu 10 Trassenalternativen vorlegt, wovon drei während des ersten Treffens des Dialogforums in die Betrachtung aufgenommen wurden. Diese konnte nicht, wie von den Teilnehmenden erwartet, 14 Tage vor dem zweiten Treffen vorgelegt werden. Damit war zu wenig Vorbereitungszeit vorhanden. Der Moderator und die Geschäftsstelle schlugen vorab per E-Mail vor, den Vortrag zu hören, aber die Diskussion auf das dritte Treffen zu verlegen.

Zwei Gründe veranlassten die Mehrheit der Teilnehmenden zur Verschiebung der durch die Gutachter und der Bahn zu bestreitenden Tagesordnungspunkte auf das dritte Treffen:

- Die zu späte Übergabe der Ergebnisse der ersten gesamtwirtschaftlichen Einschätzung und
- die ungeklärte Frage der Beauftragung eines externen Sachverständigen.

Beide Punkte wurden als ein Nicht-Einlösen der Zusage gewertet, im Dialogforum einen Dialog auf Augenhöhe zu führen. Zeit zur Vorbereitung und ein externer Berater seien dazu geeignet, geschwundenes Vertrauen wieder aufzubauen.

Die Beauftragung eines externen Sachverständigen wurde statt der vorgesehenen Punkte auf die Agenda gesetzt. Folgende Lösung wurde gefunden:

- Das Land Niedersachsen stellt ein Budget bereit.
- Die Geschäftsstelle des Dialogforums bewirtschaftet das Budget und beauftragt den externen Sachverständigen.
- Der Wunsch des Dialogforums ist, Herrn Dr. Thomas Rössler, HTC Transport Consultancy, Hamburg, zu beauftragen.
- Der externe Sachverständige soll
 - kein Gutachten anfertigen.
 - Er soll helfen, die richtigen Fragen zu stellen. Die Antworten sollen die Gutachter des BMVI liefern.
 - Der externe Sachverständige soll im Dialogforum anwesend sein,
 - helfen, die Antworten der Fachleute zu verstehen,
 - deren Aussagen übersetzen, sofern diese selbst diese nicht laienfreundlich vortragen, und
 - mit darüber wachen, ob die Antworten plausibel sind.
- Der Einsatz des externen Sachverständigen soll nicht zu einem Gutachterstreit führen.

Dr. Thomas Rössler betonte, dass Streit per se sei nicht schlecht sei, solange er konstruktiv betrieben würde. Er böte sich als neutraler Partner an und verstehe sich als Problemlöser.

Des Weiteren wurden Anregungen, Kritikpunkte und Fragen zu dem Punkten gesammelt, die das Dialogforum in den nächsten Treffen beschäftigen werden.

Vereinbart wurde, dass im dritten Treffen die Agenda des zweiten Treffens abgearbeitet wird.

Die Teilnehmenden sagten zu, die Fragen an die Gutachter bis zum 11. Mai 15 an die Geschäftsstelle zu richten. Die Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sagten zu, die Einladung an die Gutachter zu prüfen. Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Niedersachsen sagte zu, die Bereitstellung des Budgets sehr zügig zu betreiben. Die Teilnehmenden baten um eine Klärung binnen einer Woche, damit der externe Sachverständige noch Gelegenheit hat, die Unterlagen zu studieren und Fragen zu stellen.

In der Bilanz des Treffens wurde deutlich, dass Beteiligte zwar das Nicht-Vorankommen in inhaltlichen Fragen bedauerten, die Klärung der Beauftragung eines externen Sachverständigen aber deutlich wichtiger fanden und mit der gefundenen Lösung zufrieden sind.

Begrüßung und Einführung

Der **Moderator** begrüßte alle Teilnehmenden, insbesondere die neu hinzugekommenen, herzlich. Durch das Hinzunehmen von drei Trassenalternativen in der ersten Sitzung sind stellvertretend für die Menschen in dem Planungsraum Vertreter(innen) für die jeweils betroffenen Kommunen und Vertreter(innen) von Bürgerinitiativen eingeladen worden.

In seiner Begrüßung machte der Moderator deutlich, dass die Menschen in der Region die Trassenalternativen in hohem Maße als Bedrohung empfinden. In der Phase der Bürgerbeteiligung, die nach der ersten Sitzung startete, äußerte eine Teilnehmerin: „Die Deutsche Bahn zieht mit dem Lineal einen Strich durch mein Leben.“ Die Striche in den Karten seien nach Aussagen der Planenden sogenannte „Plantrassen“ und bedeuteten nicht, dass die Trassen genau dort lang führen müssten.

Im Rahmen der Einführung machte ein **Teilnehmer** deutlich, dass er den Bedarf sehe, die Tagesordnung zu ändern. Dazu unten mehr.

Stellungnahmen zu der Dokumentation des ersten Treffens

Es gibt zwei Stellungnahmen. Eine war ein Hinweis auf die Fundstelle zur OHE-Trasse in der Studie des Umweltbundesamtes zur Netzkonzeption. Die Studie steht im Downloadcenter zur Verfügung. Die zweite war eine Präzisierung des Protokolls. Hier sollte auf S. 41 unter Punkt 5 stehen: „Warum ist bei der Neubaustrecke Ashausen-Unterlüß eine Querverbindung nach Uelzen vorgesehen? Bei der Neubaustrecke Ashausen-Sudenburg ist eine solche Querverbindung nicht vorgesehen. Dass in dem einen Fall eine Querverbindung vorgesehen ist, in dem anderen nicht, ist nicht schlüssig.“

Bericht von der Bürgerbeteiligung

Die Bürgerbeteiligung diente dazu, darauf aufmerksam zu machen, dass es das Dialogforum gibt, Information über seine Zusammensetzung und Arbeitsweise zu geben und zu kommunizieren, dass es Gelegenheit gibt Fragen, Anregungen und auch Meinungsäußerungen an das Forum zu formulieren und entsprechende Antworten in der Dokumentation zu erhalten.

Herr Hitschfeld berichtete:

- Es waren ursprünglich zwei Touren geplant. Aufgrund der Entscheidung, weitere Trassenalternativen in die Betrachtung aufzunehmen und aufgrund der Nachfrage aus dem Kreis der betroffenen Kommunen wurden insgesamt drei Touren mit 28 Terminen durchgeführt.
- Das Interesse war in den Orten sehr unterschiedlich. In Uelzen z.B. war die Resonanz sehr groß.
- Es ließ sich, so Herr Hitschfeld, feststellen, dass sich etwa die Hälfte der Fragen am Infostand mit dem Forum (Ablauf, Zusammensetzung, Bürgerbeteiligung) befasste, während die andere Hälfte der Fragen zu den konkreten Vorhaben vor Ort gestellt wurden.

- Häufiger wurde der Infostand auch von Bürgerinitiativen und Politiker(innen) besucht.

Herr Hitschfeld bedankte sich bei den Kommunen und den Bürgerinitiativen für die Unterstützung bei der Bekanntmachung der Dialogmöglichkeiten.

Während der Tour wurden Bürgeranliegen auch vor Ort in die Computer der Geschäftsstelle eingegeben. Viele nutzten die Online-Eingabemaske. Bis zum 23.04.15 sind insgesamt 1.400 Anliegen eingegangen, ca. 200 davon per Postkarte. Das Eingabeformular bleibt weiterhin geöffnet.

Das Suchfeld zum Auffinden der Antworten ist ab Mai geschaltet.

Die Geschäftsstelle wird die inhaltlichen Anliegen der Bürger(innen) in einer Liste zusammenfassen und thematisch passend in die Treffen des Dialogforums einbringen und rechtzeitig vor den Treffen über die Webseite öffentlich machen.

Herr Bodin liest die Vorstellungen des Aktionsbündnisses für die Ostheide zu der Dokumentation der Bürgeranliegen vor:

„Alle per Postkarte / Mail eingereichten Fragen / Anregungen / Einwendungen und die erforderlichen Antworten / Stellungnahmen / Lösungsvorschläge werden leicht nachvollziehbar dokumentiert und fortlaufend unter der mitgeteilten Bearbeitungsnummer ins Internet zum Nachlesen eingestellt. Nach Ende des Dialogverfahrens werden alle Bürgerfragen als ausdrückbares Kompendium veröffentlicht.“

Allgemeine Fragen können dabei zu Themenbereichen zusammengefasst und gesammelt beantwortet werden, sehr spezielle und eisenbahnfachliche Anfragen, die vor einer Beantwortung umfangreicher Recherchen oder gar Berechnungen bedürfen, werden einzeln aufgenommen und so beantwortet, dass Fragesteller und Forumsmitglieder die Inhalte auch als Laien verstehen können.“

Dazu stellt **Herr Hitschfeld** klar, dass es nicht beabsichtigt sei, die einzelnen, originalen inhaltlichen Anliegen zu veröffentlichen, weil die Bürger(innen) teils persönliche Situationen schildern. Die Geschäftsstelle habe das Anliegen erreicht, alles original in das Netz einzustellen. Dies sei aus Datenschutzgründen nicht möglich. Die Passagen zu schwärzen sei sehr aufwändig.

Auf Rückfrage stellt der **Moderator** klar, dass es nicht beabsichtigt sei, statistische Daten zu Themen oder räumlich spezifische Aussagen aus den Datensätzen herauszulesen. Die Geschäftsstelle werde nicht prüfen, wo welche Frage intensiver gestellt wurde und wo wer mehr Beteiligte zur Eingabe von Anliegen mobilisieren konnte. Deswegen werde die Geschäftsstelle auch nicht das Originalmaterial aus der Hand gegeben, das Dritte in die Lage versetzen könnte, eine solche Auswertung anzufertigen.

Das Gespräch ergab, dass „Alle per Postkarte / Mail eingereichten Fragen / Anregungen / Einwendungen“ nicht die Herausgabe der Originaldatensätze erfordere, sondern nur die sorgfältige Aufbereitung derselben durch die Geschäftsstelle.

Ein **Teilnehmer** lobte die umfangreiche Arbeit der Geschäftsstelle im Rahmen der Touren. Er sei aber auch enttäuscht, dass die Mitarbeiter(innen) nicht aktiv auf Bürger(innen) zugegangen seien und auch die Trassenalternativen nicht erläutert haben. Er regte an, dass die Deutsche Bahn AG eine Hauswurfsendung verschicke, die alle Bürger(innen) erreicht und über ihre Betroffenheit informiert. Auch sollte mit dem Schreiben gefragt und eine Antwortmöglichkeit mit frankiertem Rückumschlag gegeben werden, ob die Bürger(innen) eine Trasse wollen oder nicht.

Herr Hitschfeld stellte dar, dass das Team keine Trassen erläutert habe, um die Neutralität der Geschäftsstelle zu wahren. Er und sein Team haben deutlich auf die vorhandenen Informationsmöglichkeiten hingewiesen. Die Tour wurde auf der Webseite des Dialogforums, in der Presse und auch durch die Kommunen und Bürgerinitiativen angekündigt. Die Mitarbeiter(innen) der Geschäftsstelle haben Bürger(innen) auf der Straße durch ihren Stand zum Dialog eingeladen, nicht aber aktiv persönlich angesprochen. In manchen Orten gab es zudem eine strenge Auflage, den Geschäftsbetrieb nicht zu stören und nicht aktiv auf die Passant(innen) zuzugehen.

Von einem **Teilnehmer** aus dem Kreis Lüchow-Dannenberg wurde die Kritik geäußert, dass die Medien nicht genügend über den Stand informiert haben. Zudem sei das Wetter sehr schlecht gewesen, was zu sehr wenig Resonanz führte.

Herr Limprecht, DB Netz AG, führte aus, dass der Trassenverlauf noch nicht so konkret sei, dass man Betroffene an einer Trasse konkret identifizieren kann. Im jetzigen Planungsstadium mache der Vorschlag, Bürger(innen) anzuschreiben deswegen keinen Sinn. Der **Moderator** ergänzte, dass im ersten Treffen der Prozess von der Bundesverkehrswegeplanung bis hin zur konkreten Festlegung von Trassen erläutert wurde. Es seien mehrere Schritte der Konkretisierung vorgesehen, die mehrere Jahre andauern würden und auch weitere Gelegenheiten der Bürgerbeteiligung vorsähen.

Ein **Teilnehmer** bezweifelte, dass der Trassenverlauf noch nicht festgelegt sei. Dagegen sprächen die genauen Zeichnungen, die den Betroffenen zur Verfügung stehen. **Herr Limprecht** betonte daraufhin, dass die Planenden weit weg von konkreten Festlegungen von Trassenverläufen in der Landschaft seien. Diese Festlegung erfolge erst im Stadium der Planfeststellung.

Auf Rückfrage stellte **Herr Hitschfeld** klar, dass die Tour beendet sei und die Durchführung einer weiteren Tour nicht beabsichtigt sei.

Eskalationsforschung

Auf den Tischen der Teilnehmenden lagen Fragebogen aus. Alle Befragungen, so **Prof. Dr. Barbara Thies** vom Forschungsverbund, unterliegen strengsten wissenschaftlichen Kriterien und Datenschutzbestimmungen. Ergebnisse werden in zugefasster Form und erst im Anschluss an das Forum veröffentlicht. Es geht zudem in der Forschungsarbeit nicht direkt um das Dialogforum, sondern um Erkenntnisse zur Eskalation.

Prof. Thies bot an, Rückfragen sofort bilateral zu klären oder per E-Mail an die Koordinierungsstelle des Forschungsverbundes zu richten.

<https://www.tu-braunschweig.de/innenpolitik/eskalationsforschung>

Vertagung der Agenda

Der **Moderator** wies darauf hin, dass eine Reihe von Experten anwesend seien, die zur Verfügung stünden. Es war Wunsch dieses Dialogforums, diese Experten zu hören. Die Bearbeitung der Fragenkataloge stünde nicht ausdrücklich auf der Tagesordnung, sei aber beabsichtigt. Von den Experten werden die Fragen der Teilnehmenden beantwortet, die diese bereits [in der ersten Sitzung] formuliert haben. Möglicherweise würden hier [in der zweiten Sitzung] nun weitere Fragen gestellt. Es könnte jedoch sein, dass aufgrund der Fülle der Fragen nicht alle in dieser Sitzung beantwortet werden können.

Es habe im Vorfeld dieses Treffens deutliche Kritik daran gegeben, dass die Unterlagen so spät zur Verfügung standen. Ohne eine entsprechende Vorbereitungszeit könnte

- nicht kundig diskutiert,
- nicht kluge Fragen formuliert und
- auf ein Ergebnis hin diskutiert werden.

Wegen dieser Situation haben Moderator und Geschäftsstelle vorgesehen, dass die Diskussion über die vorläufige Einschätzung der Trassenalternativen [durch das Büro BVU] mit der Umlegung [der Verkehrsströme auf das Schienennetz] und der [ersten gesamtwirtschaftlichen Einschätzung in Form einer] Nutzen-Kosten-Analyse im dritten Treffen des Dialogforums diskutiert werden. [Diesen Vorschlag haben sie am 17. April 15 allen Teilnehmenden per E-Mail mitgeteilt.]

Wegen der mangelnden Vorbereitungszeit werde er, der Moderator, bei dem heutigen zweiten Treffen nicht darauf hinarbeiten, dass die Zahl der Trassenalternativen reduziert werde. Er werde die Teilnehmenden nicht in die Situation führen, heute Stellung nehmen zu müssen.

Ein **Teilnehmer** beantragte, den Punkt „Genehmigung der Tagesordnung“ auf die Tagesordnung zu setzen und betonte, dass dieses Dialogforum ein interessantes und wichtiges Verfahren der Beteiligung darstelle, wofür er und andere Teilnehmende viel Zeit zu investieren gern bereit seien. Alle gemeinsam wollten den Erfolg [des Dialoges] und genau aus diesem Grunde beantragte er die Vertagung sämtlicher Tagesordnungspunkte ab der Präsentation der Verkehrsprognose 2030.

Zur Begründung trug er vor:

- Damit seitens der Teilnehmenden qualifizierte Fragen gestellt werden können, seien vorher bereitgestellte Unterlagen sehr wichtig. Die Verabredung sei, dass diese 14 Tage vorher zur Verfügung stehen. Zu den wesentlichen Tagesordnungspunkten standen den Teilnehmenden keine bzw. zu spät Unterlagen zur Verfügung.
- Die Vertagung sei auch wichtig, um Vertrauen wieder zurückzugewinnen.

Dieser Teilnehmende formulierte folgende Fragen und Kritikpunkte:

- Warum wurden die drei Alternativen, die am 13. Februar 15 nach längerer Diskussion im Dialogforum auf die Tagesordnung des Dialogforums gesetzt wurden, bereits am 09. Februar 2015 in eine Prüfliste des Bundes aufgenommen? Auf dieser Liste hätten sie erst aufgenommen werden dürfen, nachdem in diesem Dialogforum abschließend darüber befunden wurde, welche Alternativen zur Prüfung im Nachgang dieses Dialogprozesses [also ab Nov. 2015] vorgeschlagen werden.
- Des Weiteren sei festzustellen, dass der Gutachter BVU nahezu alle Alternativen verändert habe, die dieses Dialogforum betrachten wolle.
- Die Teilnehmenden haben bereits [im Vorfeld des ersten Treffens und] im ersten Treffen die Bitte / Forderung vorgetragen, dass sie einen unabhängigen Sachverständigen an ihrer Seite wünschten. Dieses Angebot sei im Koalitionsvertrag der die Landesregierung tragenden Parteien formuliert. Von **Herrn Wyderka** [Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Niedersachsen] wurde im ersten Treffen zugesichert, dass dies so gehandhabt werden solle, wenn dieser Bedarf bestünde. Nach Einschätzung des Teilnehmenden besteht dieser Bedarf sehr deutlich. Dieser unabhängige Sachverständige könne dazu beitragen, dass die Teilnehmenden qualifizierte Fragen stellen und einen Dialog auf Augenhöhe führen können.

Die durch eine Vertagung der Vorträge entstehende Zeit solle genutzt werden, sich mit dem Verfahren zur Auswahl des Sachverständigen auseinanderzusetzen.

Dieser Teilnehmende betonte erneut, dass sein Vorschlag zur Vertagung dazu diene, den Prozess zum Erfolg zu führen. Eine Vertagung trage dazu bei, verlorenes Vertrauen wieder zu gewinnen.

Damit ein Grundkonsens in dieser Region über den Bedarf an einer Lösung hergestellt werden kann, solle der Punkt Bedarfsermittlung [Verkehrsprognose 2030] gründlich diskutiert werden.

Ein **Teilnehmender** ergänzte, dass dieser Antrag [sämtliche Tagesordnungspunkte, auf die sich die Teilnehmenden aufgrund zu spät überlassener Unterlagen nicht vorbereiten können,] zu vertagen bereits am 16. April 2015 formuliert und der Geschäftsstelle übermittelt wurde.

Der Moderator ging nun die Kritikpunkte Schritt für Schritt durch.

Beauftragung eines unabhängigen Sachverständigen

Der Moderator bat **Herrn Wyderka** zur Beauftragung eines unabhängigen Sachverständigen zu sprechen. Dieser betonte, dass das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Niedersachsen zu der Aussage stünde, dass ein Budget für einen unabhängigen Sachverständigen gestellt werde. Dies habe er in [bilateralen Gesprächen] bereits deutlich gemacht. Eine Beauftragung jedoch mache erforderlich, dass die Themen und Fragestellungen geklärt werden, die vom unabhängigen Sachverständigen zu bearbeiten seien. Er gab zu bedenken, dass die Landesregierung mit diesem Vorgang Neuland betrete und die Regeln des Haushaltsrechtes und des Vergaberechtes bindend seien.

Zur weiteren Beratung dieses Punktes siehe unten.

Alternativen – Prüfliste, vorläufige Einschätzung und Projektbewertung

Der Moderator bat **Herrn Papajewski**, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), zu der Prüfliste zu sprechen und fragte, was Gegenstand der Liste sei, die am 09. Februar 15, also vor dem ersten Treffen des Dialogforums, ergänzt wurde. Herr Papajewski führte aus, dass die Liste Vorschläge von Verfahrensbeteiligten [also auch Bürgerinnen und Bürgern] beim Bundesverkehrswegeplan (BVWP) enthält, die vom Bund geprüft werden. Die Prüfung sei nicht immer so weitgehend, wie dies in diesem Dialogforum vorgesehen sei.

Ein **Teilnehmer** äußerte die Erwartung, dass Herr Papajewski die Prüfliste und Ihren Bearbeitungsstand bereits im ersten Treffen des Dialogforums erwähnt haben sollte. [Somit wäre kein Misstrauen entstanden.]

Der **Moderator** hob hervor, dass es für Außenstehende schwer nachzuvollziehen sei, in welcher Stufe der offensichtlich gestaffelten Prüfung sich ein Projekt befände. Seiner Kenntnis nach seien

- über 1.000 Ideen eingereicht, aus denen 427 bislang [Stand 09. Februar 15] aufgegriffen wurden.
- Diese würden nun durch den Gutachter des Bundes (BVU) geprüft.
- Für die hier betrachteten zehn Alternativen erfolge eine vorläufige Einschätzung durch das Büro BVU, die Gegenstand der Diskussion hier im Dialogforum sei und
- nach Abschluss dieses Dialogforums folge eine Projektbewertung nach einem einheitlichen Verfahren.

Herr Papajewski bestätigte dies. Die vorläufige Einschätzung der zehn Alternativen durch BVU sei ein über das übliche Verfahren hinausgehender Schritt, der nur im Rahmen des besonderen Prozesses im Dialogforum durchgeführt werde und nicht bei den anderen der 427 Projektvorschläge [auf der Liste vom 09. Februar 2015].

Ein **Teilnehmer** äußerte seine Besorgnis, dass Verfahrensbeteiligte beim BVWP parallel zum Dialogforum Vorschläge einbringen könnten. **Herr Papajewski** bestätigte, dass dies ausgeschlossen sei. Auf Nachfrage betonte er, dass die Liste der Vorschläge geschlossen sei. Das Dialogforum selber könnte jedoch noch weitere Alternativen und Varianten hervorbringen und in den Dialog einbringen.

Ein **Teilnehmer** betonte dass dieses Dialogforum [aus seiner Sicht] die Aufgabe habe, eine Alternative zu benennen, die das BMVI bewerten werde. Der **Moderator** erinnerte, dass im ersten Treffen des Dialogforums über realistische Arbeitsziele gesprochen worden sei. Er betonte, dass die Auswahl von Trassenalternativen das Wunschscenario sei, jedoch nicht klar sei, ob das Dialogforum dazu in der Lage sei [diese Auswahl zu treffen]. Ein **Teilnehmer** betonte, dass er die Aufgabe, dem BMVI einen Vorschlag zu unterbreiten nicht annehme, sondern hier mitwirke um Interessen wahrzunehmen.

Ein **Teilnehmer** hob hervor, dass das Dialogforum den Ausbau der OHE-Strecke als Alternative betrachten wolle. Diese Entscheidung wurde [aus seiner Sicht] jedoch nicht respektiert, denn in den Unterlagen fände sich eine Kombination aus OHE-Strecke und Heidebahn. Im Verlauf der Heidebahn seien Menschen betroffen, die er in dieser Runde aktuell nicht repräsentiert sähe. Ein weiterer Teil-

nehmender kritisierte, dass die Alternativen [aus seiner Sicht] so weit verändert wurden, dass es sich teils um völlig andere Lösungen handele.

Der Moderator befragte **Herrn Papajewski**, ob der Gutachter die Aufgabe habe, die Alternativen zu optimieren. Herr Papajewski führte aus, dass es Aufgabe und Anspruch des Gutachters sei, zu prüfen, ob die Alternativen im Sinne der Zielvorstellungen [Engpassauflösung & gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis] wirken. Er sei also auch aufgefordert zu benennen, ob durch Anpassung oder Optimierung ein besseres Ergebnis erzielt werden kann. Der Gutachter werde im Rahmen seiner Ausführungen darauf eingehen. Der **Moderator** wies darauf hin, dass bereits im ersten Treffen deutlich wurde, dass die Alternativen in unterschiedlichem Maße Optimierungen erfahren haben, was es schwierig mache, sie unmittelbar zu vergleichen. Die Teilnehmenden des Dialogforums haben den Wunsch geäußert, die Vergleichbarkeit herzustellen. **Herr Papajewski** bestätigte, dass die Alternativen derzeit noch unterschiedliche Entwicklungsstände haben. Somit, so schloss der **Moderator**, seien die Alternativen nicht nur in der Prüfung, sondern auch in der Entwicklung.

In der Zeitung stünde bereits, so ein **Teilnehmender**, welche Alternative die beste sei. Jetzt sei es nicht einfach darüber zu diskutieren, als sei alles offen. Alle Beteiligten gemeinsam müssten, so der **Moderator**, die Spannung aushalten, dass, folgt man den Schlussfolgerungen der Medien, ein Ergebnis vermeintlich schon fest stünde. Die vorliegende Studie des Gutachters ist seine vorläufige Stellungnahme und nicht das Urteil dieses Dialogforums. Die Teilnehmenden seien frei und erhielten hier im Dialogforum die Gelegenheit zu prüfen, ob die vorgelegte Studie haltbar sei und ob sie sich den Aussagen des Gutachters anschließen könnten. **Herr Papajewski** betonte, dass das BMVI ergebnisoffen in den Dialog teilnehme. Der Gutachter habe eine Diskussionsgrundlage in das Dialogforum eingegeben.

Bereitstellung von Unterlagen

Herr Papajewski reagiert auf die Kritik,

- dass die Unterlagen erst drei Tage vor dem Dialogforum bereitgestellt wurden,
- dass die bereitgestellten Unterlagen [und die Thematik generell] so fachspezifisch sei, dass ohne externen Sachverstand nicht auf Augenhöhe diskutiert werden könne und
- die Qualität der Unterlagen nicht hoch genug sei, um qualifiziert darauf eingehen zu können.

Er führte aus, dass die Unterlagen so spät zur Verfügung standen, weil die Bearbeitung der drei zusätzlichen Alternativen nicht so schnell vollzogen werden konnte, wie geplant. Ergebnisse klärender Gespräche zur VCD-Alternative lagen dem Gutachter erst nach Ostern vor. Die Gutachter haben sehr intensiv und umfangreich gearbeitet, um diesem Forum eine Gesprächsgrundlage anzubieten. Er schätze dieses Papier als eine gute Grundlage für den Dialog ein.

In diesem zweiten Treffen, so Herr Papajewski, bestünde die Möglichkeit, dass der Gutachter erklärt, was er erarbeitet hat, und, dass die Teilnehmenden Fragen dazu stellen könnten.

Ein **Teilnehmer** kritisierte, dass die Teilnehmenden über die absehbare Verspätung zwischendurch hätten informiert werden können. Der **Moderator** nahm die Kritik an und sagte, dass er hätte dafür sorgen müssen, dass diese Information die Teilnehmenden erreicht.

Der **Vertreter des VCD** stellte klar, dass der VCD für eine frühere Klärung der die von ihm eingebrachten Alternative betreffenden Fragen bereitgestanden hat. **Frau Dr. Eickmann**, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Niedersachsen, führte aus, dass die Fragen an den VCD im Laufe des Bearbeitungsprozesses aufkeimten und sich ihr Haus darum gekümmert hat, diese im Kontakt mit dem VCD zu klären.

Eine **Teilnehmerin** fragte nach und bat um Bestätigung, dass die Unterlagen [zu Los 1 - Strukturdatenprognose, Los 2 - Seehafenprognose und Hafenhinterlandverkehr, Los 3 - Verflechtungsprognose für Personenverkehr und Güterverkehr] schon seit längerem auf der Webseite des Dialogforums zur Verfügung stünden.

Herr Papajewski betonte, dass diese Unterlagen auf den Webseiten des BMVI verfügbar sind, er im ersten Treffen dazu vorgetragen habe und heute auf Wunsch des Dialogforums die Gutachter selbst anwesend sind. Er würde es begrüßen, dass sie noch in diesem Treffen Gelegenheit zum Vortrag bekämen.

Es stellte sich erst im Laufe des Tages heraus, dass diese Unterlagen nicht nur auf den Webseiten des BMVI verfügbar sind, sondern auch im Downloadcenter des Dialogforums unter dem Reiter „Unterlagen“ länger schon zur Verfügung stehen, nicht aber unter dem „Reiter Dialogforum am 24.04.2015“, wo sie viele Beteiligte zu finden erwartet hatten. Die Präsentationscharts zu den Punkten Los 1 bis 3 sind kurz vor dem zweiten Treffen bei der Geschäftsstelle eingegangen und werden im Nachgang der Sitzung zur Verfügung gestellt.

Herr Wyderka widersprach dem Antrag auf Vertagung sämtlicher Vorträge einschließlich derer zu Los 1 bis 3. Es wisse um die Problematik, zu solch komplexen Fragen und zu spät vorgelegten Unterlagen zu sprechen und zeigte Verständnis für die Kritik. Er plädierte dafür, das im ersten Treffen begonnene Gespräch über die Bedarfe in diesem zweiten Treffen nun mit Unterstützung der anwesenden Gutachter fortzusetzen. Nach diesem Punkt würde er auch gern darüber beraten, welche Frage mithilfe des Externen Sachverständigen bearbeitet werden sollen.

Ergebnis der Beratung

Nach einer längeren Beratungs- und Kaffeepause fasste der **Moderator** seinen Eindruck aus Gesprächen zusammen, die er während dieser Pause führen konnte. Von Seiten der von Trassenalternativen Betroffenen wurde ihm dargestellt, dass diese nicht das Gefühl haben, fair behandelt zu werden. Es sei bei weitem noch nicht das Gefühl eingetreten, es handele sich um einen Dialog auf Augenhöhe. Von Seiten der planenden Behörden und von deren Fachleuten wurde ihm dargestellt, dass sie bereit sind, zu erklären, was sie tun, und, dass, wie bereits vorgetragen, das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Niedersachsen die Finanzierung des externen Sachverständigen zur Verfügung stellen wolle.

Der **Teilnehmende** hielt seinen Antrag aufrecht und bedauerte, dass eine Vertagung der Punkte auf das nächste Treffen für die anwesenden Gutachter bedeuten würde, dass sie erneut anreisen müssten.

Der **Moderator** fragte ab, ob die ursprünglich vorgesehene Tagesordnung auf das dritte Treffen verschoben werden solle. Die deutliche Mehrheit der **Teilnehmenden** [ohne Besucher, Referenten und die Vertreter(innen) des Bundes] sprach sich für die Verschiebung aus.

Teilnehmende äußerten den dringenden Wunsch, dass alle Referenten, die vorgesehen waren, beim nächsten Treffen vortragen und sich den Termin freimachen. **Frau Dr. Reineke** (BMVI) sagte zu, dass hausintern geklärt wird, ob die erneute Beauftragung der Gutachter, hier vorzutragen, finanziert wird. Sie selber könne die Entscheidung nicht treffen.

Teilnehmende äußerten den dringenden Wunsch, dass die Beauftragung des externen Sachverständigen so zügig vollzogen wird, dass dieser sich vorbereiten, Fragen formulieren und beim nächsten Treffen mitwirken kann. **Herr Wyderka** sicherte zu, dass in seinem Hause binnen einer Woche eine Klärung herbeigeführt wird. Teilnehmende äußerten den dringenden Wunsch, rechtzeitig zu erfahren, ob diese Voraussetzung für das nächste Treffen auch geschaffen werden kann.

Ein **Teilnehmender** forderte ein, dass von BVU ein überarbeitetes Gutachten vorgelegt wird, ohne eine Zusage dafür zu erhalten.

Die **Geschäftsstelle** wird die Präsentationen zu den Vorträgen, die für dieses zweite Treffen vorbereitet wurden, im Nachgang der Sitzung online stellen.

Beauftragung eines unabhängigen Sachverständigen

Die **Teilnehmenden** des Dialogforums fordern mehrheitlich das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Niedersachsen auf, ein Budget für die Beauftragung externen Sachverständigen zur Verfügung zu stellen.

Die Teilnehmenden des Dialogforums sind mehrheitlich damit einverstanden, dass die Geschäftsstelle das Budget verwaltet, den/die externen Sachverständigen beauftragt und die Koordination der Aufgaben, die diese übernehmen sollen, übernimmt.

Eine Arbeitsgruppe, die diese Arbeit der Geschäftsstelle begleitet, wird nicht gegründet.

Die Mitwirkung des Sachverständigen soll nicht in einen Expertenstreit ausarten.

Ein **Teilnehmender** informierte bereits zu Beginn des Treffens, dass der Landkreis Harburg im Nachgang zu dem ersten Treffen des Dialogforums einen externen Sachverständigen habe. Aus dem Kreis der **Teilnehmenden** wurde bereits früh während des Treffens gefordert, die Aufgabenstellung des Sachverständigen gemeinsam zu definieren. Ein **Teilnehmender** fragte, welche Beratungsleistung der externe Sachverständige für den Kreis Harburg erbringt.

Herr Landrat Rempe berichtete, dass der Landkreis Harburg aus eigenen Mitteln und im Einvernehmen mit den Kommunen im Landkreis einen externen Sachverständigen beauftragt habe und

die von diesem bereitgestellte Expertise mit anderen im Dialogforum Versammelten teile. Landrat Rempe erklärte dessen Aufgabe:

- Er sichtet alle vorhandenen Dokumente.
- Er prüft auf Nachvollziehbarkeit und Schlüssigkeit.
- Er versetzt uns in die Lage, Fragen zu stellen,
- stellt sie am besten hier im Dialogforum selbst.
- Der externe Sachverständige hat keine variantenspezifische Aufgabe.

Der externe Sachverständige soll nach dem Willen der Mehrheit der **Teilnehmenden**

- kein Gutachten anfertigen. [Mehrere Diskutanten benutzten den Begriff Gutachter, der hier in der Dokumentation nicht verwendet wird. Stattdessen wird diese Person der Definition folgend »externer Sachverständiger« genannt.]
- Er soll helfen, die richtigen Fragen zu stellen. Die Antworten sollen die Gutachter des BMVI liefern.
- Der externe Sachverständige soll hier im Dialogforum anwesend sein,
- helfen, die Antworten der Fachleute zu verstehen,
- deren Aussagen übersetzen, sofern diese selbst diese nicht laienfreundlich vortragen, und
- mit darüber wachen, ob die Antworten plausibel sind.

Erwartungen einzelner Teilnehmender

Hier sind die Erwartungen einzelner Teilnehmender[, die teils möglicherweise der Rollenauffassung eines externen Sachverständigen widersprechen,] notiert:

- Der externe Sachverständige hat eher / auch die Rolle, unser Anwalt / der Anwalt der Region zu sein.
- Der externe Sachverständige sollte auch die Betroffenen in der Region als Prozessbegleiter, also nicht nur als Fachberater, darin beraten, wie sie gemeinsam ihre Interessen in diesem Dialog einbringen können.
- Ein externer Berater sollte die Bewertungskriterien der regionalen Akteure zusammentragen.
- Ein Team von Gutachtern sollte die 10 Trassen beurteilen und die Bürgerinitiativen vor Ort in die Beurteilung einbeziehen.
- Ich würde als Vertreter einer Bürgerinitiative auch gern neben den Fragen, die wir gemeinsam stellen, direkt Fragen an den externen Sachverständigen richten können.
- Es wäre gut für uns [Betroffene], wenn wir den externen Sachverständigen auch fragen könnten, wie er die Gutachter-Aussagen [etwa von BVU] bewertet. Dafür würde ich mir einen direkten Zugang zu dem Berater wünschen.
- Wir brauchen einen regelmäßigen Statusbericht darüber:
 - Wie und woran arbeitet der externe Sachverständige?
 - Bekommt er die Information, die er braucht?
 - Welche Fragen haben wir gesammelt?
 - Welche Antworten liegen vor?

Ein **Teilnehmender** forderte auf, neben den Unterlagen der Gutachter deren Übersetzung zwei Wochen vor den Treffen zur Verfügung zu stellen, ohne dazu eine Zusage zu erhalten.

Tempo der Beauftragung

Teilnehmende fragten, wie lange [das Wirtschaftsministerium] brauchen werde, um einen entsprechenden Auftrag zu erteilen. Sollte dieses 6 bis 8 Wochen brauchen, wäre viel Zeit verloren und bestünde »ein Problem«. Sie fragten, ob die Vergabe bereits vorbereitet sei. **Herr Wyderka** antwortete, dass die Landesregierung hier Neuland betrete, eine pauschale Antwort nicht möglich sei. Sein Haus müsse die vergaberechtlichen und haushaltsrechtlichen Fragen noch klären. Je nach Auftragshöhe seien die Bindungen und der Zeitbedarf anders.

Teilnehmende fragten nach, wann sie mit einer Entscheidung seitens des Verkehrsministeriums des Landes Niedersachsen rechnen könnten? **Herr Wyderka** antwortete, dass er eine Woche vorschlage.

Teilnehmende äußerten die Erwartung, dass eine Lösung für die Vergabe bereits erarbeitet sei, da [viele Teilnehmende des Dialogforums] doch schon während des ersten Treffens deutlich darauf hingewiesen haben [, dass ein externer Sachverständiger aus ihrer Sicht notwendig ist]. **Herr Wyderka** antwortete, dass sein Haus diesen Sachverstand dann zur Verfügung stellen wollte, wenn das Dialogforum mit Nachfragen gegenüber den Experten des BMVI und der Bahn nicht weiter komme.

Wer erteilt den Auftrag?

Die Klärung innerhalb des Dialogforums ist bereits oben dokumentiert. Hier folgt die Diskussion, die zu der Klärung führte, dass die Geschäftsstelle des Dialogforums die Abwicklung des Auftrages übernehmen soll.

Teilnehmende regten an, die Vergabe nicht durch das Land vorzunehmen. Dagegen spräche die Dauer der Vergabe. Dagegen spräche zudem das mangelnde Vertrauen in das Land seitens der von [Bahntrassen potenziell] Betroffenen. Die Akzeptanz des externen Sachverständigen stiege, wenn er den Auftrag nicht vom Land erhielte. Das Forum [selbst] sollte den externen Sachverständigen beauftragen. Das Vertrauen würde höher sein, wenn der externe Sachverständige von jemandem aus dem Dialogforum beauftragt wird und das Wirtschaftsministerium ein Budget dafür gibt.

Der **Moderator** richtete die Frage an die Vertreter des Landes Niedersachsen, ob jemand aus dem Dialogforum / eine im Dialogforum vertretene Institution, etwa ein Landkreis, den externen Sachverständigen mit dem Budget des Landes beauftragen könne. **Herr Wyderka** antwortete, dass die Idee der Weitergabe eines Budgets an einen Landkreis geprüft werden müsse. Hier könne er derzeit keine abschließende Antwort geben. Es muss klar sein, wofür das Geld verwendet werden wird.

Eine **Teilnehmende** äußerte, dass gegen die Beauftragung durch einen einzelnen Landkreis spräche, dass ein einzelner Landkreis die Aufgabenstellung möglicherweise zu sehr an seinen eigenen Interessen orientiert formuliere.

Richten wir eine Arbeitsgruppe ein?

Die Teilnehmenden diskutierten zu zwei unterschiedlichen Zeitpunkten, ob es sinnvoll sei, eine kleine Arbeitsgruppe zu schaffen, die die Zusammenarbeit des externen Sachverständigen mit dem Dialogforum abstimmt.

Herr Wyderka schlug anfangs der Sitzung vor, dass sich einzelne Teilnehmende jeder Gruppierung mit ihm in der ersten Kaffeepause treffen sollten, um über den Rahmen der Beauftragung zu sprechen. Der Vorschlag, das Ergebnis des Vorgesprächs anschließend im Plenum zu präsentieren und zu diskutieren, wurde zurückgewiesen, weil es wichtiger sei, diese Fragen [unmittelbar] in großer Runde zu besprechen.

Aber auch später im Verlauf wurde die von Herrn Wyderka eingebrachte Idee, aus dem Kreise des Dialogforums eine kleine Runde zu bilden, mit der sein Haus die Beauftragung besprechen könne, erneut zurückgewiesen. Obwohl es auch nach Ansicht einzelner **Teilnehmenden** sinnvoll wäre, wenn aus dem Kreise der Teilnehmenden ein Arbeitskreis gebildet würde, der in Vertretung der hier versammelten Interessen der Betroffenen enger Kontakt zu dem Sachverständigen hält und anschließend eine Vorstrukturierung vornähme, überwogen die Contra-Argumente:

- Es war schon schwer genug, herauszufinden, wer im Dialogforum mitwirken soll. Wir haben »schwer gekämpft«. Jetzt aus diesem Kreis weitere Delegierte in eine AG zu senden, finde ich nicht tragbar.
- Für die Formulierung und Strukturierung der Fragestellungen brauchen wir keine Arbeitsgruppe.
- Statt noch weitere Termine in einer AG zu produzieren rege ich an, die Sammlung der Fragen in einem geschlossenen Bereich der Webseite zu organisieren.
- Eine AG kostet zusätzliche Zeit.
- Eine AG braucht zusätzliche Abstimmung.
- Wenn die Aufgabe des externen Beraters die Übersetzung ist, dann brauchen wir keine Arbeitsgruppe.
- Im Wesentlichen brauchen wir Transparenz über die Fragen, dafür brauchen wir keine AG.
- Wir werden mit ein bis zwei Vertretern pro Gruppe nicht auskommen. Vier Vertreter pro Gruppe fände ich sinnvoll.

Auswahl eines externen Beraters

Die Teilnehmenden konnten einen Wunsch äußern, wer als externer Berater beauftragt werden sollte. Dass dies nicht zu vergaberechtlichen Problemen führe, bestätigten die anwesenden Juristen im Raum.

Ein **Teilnehmer** hob hervor, dass der Landkreis Harburg einen hervorragenden Sachverständigen gefunden habe, der den Landkreis [und die Kommunen im Landkreis] unterstützt. Er fragte, ob dieser der gemeinsame externe Berater werden könne. Der Landkreis Harburg müsste dann seinen Beratungsauftrag auflösen und bereit sein, diesen Berater für die Beratungsaufgabe im Auftrag aller Betroffenen einsetzen zu lassen.

Herr Dr. Rössler wurde durch einen Teilnehmenden nominiert.

Ein **Teilnehmer** richtete die Frage an den Landkreis Harburg, wie dieser die Vergabe an Dr. Rössler gestaltet habe. **Landrat Rempe** antwortete, dass er Herrn Dr. Rössler vor der Beauftragung nicht kannte. Der Landkreis hat von mehreren Unternehmen, die geeignet schienen, Angebote eingeholt und letztlich zwei Angebote erhalten. Die Entscheidung fiel in Abstimmung mit den Bürgermeistern im Landkreis aufgrund seiner fachlichen Qualitäten auf Dr. Rössler.

Ein **Teilnehmer** ergänzte, dass die Auswahl an geeigneten Büros in diesem Fachbereich sehr klein sei. Die meisten davon arbeiteten zudem auch im Auftrag der Deutschen Bahn AG oder der Ministerien.

Ein **Teilnehmer** hob hervor, dass die Vertreter(innen) von [Bahntrassen potenziell] Betroffenen dem externen Sachverständigen und seinem Auftraggeber vertrauen können müssen.

Herr Dr. Rössler, der als Berater des Landkreises Harburg im Hintergrund saß, stellte sich vor:

- Ausbildung als Betriebswirt
- Seit 15 Jahren unabhängiger Unternehmensberater mit dem Schwerpunkt Verkehr, Infrastruktur und Logistik
- Vor dieser Tätigkeit in der Industrie im Bereich Luftfahrt und Eisenbahn tätig
- Im Nebenerwerb als Dozent der TU Harburg im Bereich Verkehrswissenschaft tätig
- Paart eigene industrielle [Fach-]Kompetenz mit Methodenkompetenz
- Hat private und kommunale Auftraggeber
- Ist seit Jahren mit der Frage des Hinterlandverkehrs betraut und sucht nach Lösungen für die Seehäfen als die eigentlichen Bedarfsträger
- War beim Fehmarnbelt tätig, dort lag die Trasse schon fest und es ging um deren Varianten.
- Bietet Know-How-Transfer, Übersetzungsarbeit und Kommentierung an
- Will kein Gutachten anfertigen

Herr Dr. Rössler beschrieb sein Credo:

- Streit per se ist nicht schlecht, solange er konstruktiv betrieben wird.
- Ich biete mich als neutraler Partner an.
- Ich verstehe mich als Problemlöser.
- Meine kritische Sicht verstehe ich als Beitrag dazu, etwas besser zu machen.
- Wenn der Konsens da ist, dass man eine Trasse bauen muss, dass sollte man die richtige finden und bauen. Man muss eine Trassenführung finden, die die Betroffenenheiten reduziert.

Die Themen, die bei einer Trassenfindung zu bearbeiten sind, sind so umfangreich, dass Herr Dr. Rössler allein diese nicht vertreten kann. Dann, wenn er und sein Beratungsbüro als Transport-Ökonomen nicht weiter kommen, bedienen sie sich der Unterstützung durch Experten anderer Fachdisziplinen, um ein Team speziell für die spezifische Aufgabenstellung zu stellen.

Der Wunsch Herrn Dr. Rössler zu beauftragen wurde von einer großen Mehrheit der Teilnehmenden durch Handzeichen zum Ausdruck gebracht.

Weiterarbeit des Dialogforums

Im Laufe des Dialoges wurde von **Teilnehmenden** folgende Hinweise, Fragen und Kritikpunkte geäußert:

- Das Thema ist so komplex und wir werden viel Zeit brauchen, um damit sachgerecht umgehen zu können.
- Wird die Entscheidung, Punkte zu vertagen, letztlich dazu führen, dass wir unsere Arbeit hier im Dialogforum nicht zu Ende bringen können und der Bund damit auch nicht rechtzeitig eine Aussage erhält, mit der er weiter arbeiten kann? Werden wir mehr Zeit bekommen oder gemeinsam hier „den Zug verpassen“, weil die Weiterarbeit am BVWP einfach weitergeht?
- Die Gutachter sollen den Terminkalender mit den Forumsterminen blockieren.
- Ich erwarte, dass die Experten sich auf eine Ebene einlassen, einfacher, allgemein verständlicher formulieren, die uns Laien erlaubt sie zu verstehen.
- Wir werden angesichts unserer Vorbildung nur einige, dann aber wichtige Kernfragen bearbeiten.
- Wir sollten uns nicht zu sehr in die Details begeben.
- Wir sollten Qualität vor Zeit setzen.
- Ich habe keinen Ehrgeiz ein Eisenbahnfachmann zu werden oder gar einem Eisenbahnfachmann sein Handwerk neu zu erklären.
- Ich wünsche mir zu jedem Thema / Referat eine ein- bis zweiseitige Zusammenfassung zur Vorbereitung auf die Treffen.
- Ich möchte das Konzept erläutert haben, wie das Dialogforum zu einer Entscheidung [über die Trassenalternativen] kommen wird.

Der **Moderator** erinnert an das Konzept, dass Herr Hitschfeld während des ersten Treffens vortrug:

- Die Treffen 2 bis 5 einschließlich werden jeweils einem oder mehreren Themen aus dem Themen- und Kriterienkatalog gewidmet. Dabei sind nicht nur die Nutzen und Kosten, die in Geldwerten zu beschreiben sind, unser Thema. Das Treffen 4 sollte dem Themenkomplex „Bahntrasse – Natur“, das Treffen 5 dem Themenkomplex „Bahntrasse – Siedlung“ gewidmet werden.
- Die Treffen 6 bis 8 dienen der Aufarbeitung offener oder auch neuer Fragen und der Formulierung von Kernaussagen dieses Dialogforums.

Der **Moderator** erinnert daran, dass die Empfehlung einer oder mehrerer Trassen als Idealziel angesehen wird. Er wird in Schritten vorgehen und sieht folgende Stufen von Fortschritt der Zusammenarbeit:

- Die Teilnehmenden verstehen den Prozess der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP), die angefertigten [und später nachfolgenden] Gutachten und Beurteilungsverfahren.
- Die Teilnehmenden nehmen zu vorgenannten Gutachten und Beurteilungsverfahren kritisch Stellung.

- Die Teilnehmenden formulieren Kriterien, die im Beurteilungsverfahren des BVWP möglicherweise nicht berücksichtigt werden.
- Die Teilnehmenden formulieren inhaltliche Aussagen zu den Trassenalternativen zu diesen Kriterien [Benennung der Vor- und Nachteile].

Danach dann sind dann folgende Schritte und Arbeitsziele [als Eventualziele] denkbar:

- Die Teilnehmenden gewichten die Kriterien.
- Die Teilnehmenden nutzen die gewichteten Kriterien und inhaltliche Aussagen zu Trassen, um Trassenalternativen auszuschließen und
- kommen zu einem gemeinsamen getragenen Votum,
- [idealerweise einer gemeinsam ausgewählten Trassenalternative.]

Der **Moderator** erinnert daran, dass er die Eventualziele nur anstrebt, wenn die Möglichkeiten dafür gegeben sind. Er begreife es als seine Aufgabe, die Teilnehmenden von einer dieser oben beschriebenen Ebenen zur nächsten zu führen. Wenn die Teilnehmenden den Schritt auf die nächstfolgende Ebene nicht gehen wollen, dann würde er dies respektieren.

Moderator und Geschäftsstelle werden dafür sorgen, dass die Inhalte der Treffen vorbereitet sind. Die Teilnehmenden haben in diesem Treffen bekräftigt, dass sie mit Fragen oder Hinweisen mithelfen, die inhaltliche Debatte zu strukturieren.

Themen- und Kriterienliste / Abwägungsprozess

Teilnehmende regten Folgendes an:

- Transparenz ist erforderlich: Es muss deutlich werden, wo und wie Abwägungen vorgenommen werden.
- Die bislang erarbeitete Kriterienliste ist noch nicht vollständig. Zudem sind die Kriterien auch noch nicht gewichtet.
- Niedersachsen hat einen Lenkungskreis unter Leitung der Landesnahverkehrsgesellschaft zur Aufstellung der Bewertungskriterien für die Schienenpersonennahverkehrsplanung eingerichtet, der erfolgreiche Arbeit geleistet hat. Hieran könnte sich dieser Kreis orientieren. Wir sollten die Methode nutzen und eine kleine Abordnung delegieren, die diese Arbeit vornimmt.
- Wir sollten einen Konsens über die Bewertungskriterien herstellen und uns daran auch binden, sonst kommen wir hier zu keinem Ergebnis [meint eine Trassenempfehlung].
- Wir müssen die [lokalen] dezentralen Interessenslagen in den Bundes-Bewertungsprozess einbringen.
- Wir müssen auch die Expertise vor Ort einbringen, die kein Planer auf Bundesebene haben kann.

Fragen zusammengetragen

Teilnehmende regten Folgendes an oder fragten:

- Wie werden all die Frage der Teilnehmenden [und der Bürger und Bürgerinnen] gesammelt und beantwortet?
- Im Plenum sollte darüber beraten werden, wie Fragen zusammengetragen und von dem externen Sachverständigen beantwortet werden. [Es wurde geklärt, dass die Antworten von den Gutachtern des BMVI, dem BMVI und der Deutschen Bahn AG gegeben werden.]
- Wir müssen und wollen zügig vorankommen. Die Zeit zwischen den Treffen des Dialogforums ist sehr knapp bemessen. Es ist eine große organisatorische Leistung, in dieser Zeit die Fragen an die Vortragenden zu formulieren.
- Es ist erforderlich, dass der Fragenkatalog mit allen Betroffenen abgestimmt ist, und diese ihre unterschiedlichen Interessen eingebracht haben.
- Der Fragenkatalog kann nicht vollständig sein. Es werden sich im Laufe der Arbeit neue Fragen ergeben.
- Wir haben Beratungsbedarf zu mehreren Themenstellungen. Derzeit behandeln wir die Verkehrsprognosen, demnächst aber auch naturschutzfachliche Fragen oder Emissionen.

Herr Bodin sagte zu, dass die Bürgerinitiativen sich einigten und binnen 14 Tagen einen Fragenkatalog vorlegen werden. Sie werden sich bemühen, diesen Fragenkatalog mit den Kommunen gemeinsam auszuarbeiten.

Der **Moderator** klärte, dass es Aufgabe der Moderation und der Geschäftsstelle sei, die Fragen zu sammeln und zu strukturieren. **Herr Hitschfeld** lud ein, die Fragen an die Geschäftsstelle zu senden, die diese sammelte und zum Download zu Verfügung stellte.

Strukturdatenprognose

Teilnehmende regten Folgendes an:

- Die zum Download angebotene Strukturdatenprognose gibt keine Auskunft über die Region. Es gibt aber, so ist es in der Dokumentation des ersten Treffens festgehalten, eine regionalisierte Strukturdatenprognose. Ich bitte um eine Information, wo die Informationen über die hier betroffenen Landkreise zu finden sind.
- Es wäre hilfreich, herauszufinden, wo hier [eigene] regionale Interessen berührt sind und wo es möglicherweise Konflikte [mit übergeordneten Interessen oder den Regionen untereinander] gibt.

Erste volkswirtschaftliche Einschätzung von Alternativen

Der **Moderator** machte den Vorschlag, die Fragen zu der ersten volkswirtschaftliche Einschätzung, erstellt durch BVU, zu sammeln, auch dem externen Sachverständigen Zeit geben, Fragen zu stellen, die gesammelten Fragen an den Gutachter zu übergeben und diesem dann Zeit zu geben, die Antwort sorgfältig zu formulieren und in einem späteren Treffen als dem dritten zu erläutern. Dieser Vorschlag wurde zurückgewiesen.

Im Laufe des Dialoges über andere Tagesordnungspunkte wurden von **Teilnehmenden** folgende Hinweise, Fragen und Kritikpunkte an der seitens des Gutachters BVU vorgelegten Einschätzung geäußert:

- Es ist nicht akzeptabel, dass wesentliche Annahmen, die der Studie zugrunde liegen, der Vertraulichkeit unterliegen. Somit sind die Ergebnisse nicht nachvollziehbar.
- In dem Gutachten von BVU ist keine Aussage zu den Knotenpunkten im Bahnnetz. Dies ist aber erforderlich. Die Kapazität der Knoten muss berücksichtigt werden.
- Mir missfällt, dass wir im Dialogforum Alternativen auf die Tagesordnung setzen und der Gutachter bringt neue Alternativen hervor.
- Wenn ein Gutachter selbständig Trassenalternativen ändert, verlieren wir die Übersicht, welche Nutzen- und Kostenrechnung für welche Alternative wir zugrunde legen. Wenn dieser Prozess sich bei den Gutachten zu Lärm- und Umweltfragen fortsetzt, verschärft sich das Problem der Unübersichtlichkeit.
- Wenn der Gutachter eine neue Variante bearbeitet, muss die ursprüngliche und zusätzlich die neue Variante der Alternative vergleichend gegenüber gestellt werden, damit die Teilnehmenden des Forums eine Entscheidung treffen können.
- Mein Vorschlag: Diese Gegenüberstellung von Ursprungsalternative und Variante / neuer alternative soll bereits vor dem dritten Treffen des Dialogforums als Unterlage zur Verfügung gestellt werden.
- Für mich ist nicht akzeptabel, dass die Zufahrtsbereiche des schienengebundenen Nahverkehrs nach Hamburg und Bremen in dieser Studie genau so [am Rande] behandelt werden, wie wir es vor vielen Jahren bereits im Raumordnungsverfahren zur Y-Strecke kritisiert haben.
- Es ist nicht zufriedenstellend, dass Kriterien, die in der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) betrachtet werden, hier in der vorläufigen NKA außen vor bleiben! Welchen Wert hat eine vorläufige Begutachtung, wenn Aspekte ausgeblendet werden? Hatte der Gutachter bei der Auswahl der Prüfaspekte freie Hand? Ist das ein systematisches Vorgehen?
- Mir fehlen die Kostenberechnungen im Detail, mir fehlen die Nutzen-Berechnungen im Detail, mir fehlen die Modelldaten. Aufgrund dieser Unterlagen kann ich das Werk nicht nachvollziehen.
- Die Bewertungskriterien und deren Gewichtung für die Beurteilung der Alternativen [gemeint ist vermutlich die Projektbewertung] sind in dem Gutachten [meint die vorläufige Einschätzung] nicht dokumentiert.
- Was ist die Bedeutung und wie werden Varianten behandelt, die von Anregern eingebracht wurden und im Download-Center der Webseite des Dialogforums Schiene Nord zu Verfügung stehen, namentlich die A7-Variante und die Y-Trasse-Autobahnvariante?
- Es gibt sehr unterschiedliche Aussagen zu den Kosten der Trassenalternativen in verschiedenen Gutachten. Hier sollte eine Übersicht erstellt, werden, die die Vergleichbarkeit der Aussagen sicherstellt.
- Es gibt in dem Gutachten keine Aussagen zu FFH- / Natura2000-Gebieten. Ich bitte darum, dass in dem nächsten Treffen eine entsprechende Vorprüfung vorgelegt wird, die nachweist, dass bei der Trassenfindung die Verträglichkeit mit der Natur berücksichtigt wurde. Ist dieser Nachweis nicht erbracht, hat [der Vorhabenträger] große Chancen in einen Normenkontrollverfahren zu scheitern.
- Es sollte auch die Erschließungswirkung der Trassen für die Region in die Betrachtung einbezogen werden.
- Es wird an manchen Stellen im Gutachten formuliert, dass bestimmte Angaben, z.B. welche Ausbaustrecke zu welchem Zeitpunkt fertig gestellt ist, nicht vorliegen. Wie kann der Gutachter zu verlässlichen Aussagen kommen, ohne diese Angaben zu haben.

- Die Unterschiede der Hafenenwicklung in Hamburg mit und ohne Elbvertiefung sind offensichtlich nicht berücksichtigt.

Herr Kotzagiorgis, so berichtete der **Moderator**, bat um Zeit, [nach seinem noch bevorstehenden Vortrag] offen gebliebene Fragen zur Ersteinschätzung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses bis nach der Sommerpause aufzuarbeiten.

Einzelne Anregungen

Ein **Teilnehmer** bemängelte, dass die Resolutionen des Landkreises und der Stadt Uelzen nicht auf der Homepage des Dialogforums eingestellt seien. Er bitte dies nachzuholen.

Es ist nach Ansicht des **Vertreters des VCD** nicht der Fall, dass alle Positionen (wie z.B. der Fahrgasterrat Wendland, die deutsche Regionaleisenbahn oder der deutsche Bahnkundenverband) und Meinungen im Dialogforum vertreten seien. Er erwarte, dass das Team der Geschäftsstelle pro-aktiv auf diese, die ihre Mitwirkungsbereitschaft bereits signalisiert haben, zugehe.

Eine **Teilnehmerin** wollte in Erfahrung bringen, wer in diesem Dialogforum welche Interessen vertritt und was diese Personen in diesem Dialogforum erreichen wollen. Sie denke, dass es Vertrauen aufbaute, wenn die Ziele der Einzelnen transparent sind. Sie glaube, dass die Teilnehmenden als regionale Stimme nur Gewicht bekämen, wenn die hier Versammelten ihre Interessen offen ansprechen und ihre Interessenlagen nach außen kommunizieren.

Ein **Teilnehmender** brachte zum Ausdruck, dass es Menschen in der Region gäbe, die trotz einer klaren Begründung des Bedarfes eine Trasse vor ihrer Haustür nicht akzeptieren werden.

Landrat Jürgen Schulz, Kreis Lüchow-Dannenberg, äußerte seinen Eindruck, dass der Saal überwiegend mit Menschen besetzt ist, die ein Zuviel an Infrastruktur zum Thema haben. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg beklagt seit Kriegsende fehlende Infrastruktur und völlige Abgeschnittenheit. Gemeinsam mit den umliegenden Landkreisen Altmark, Prignitz, Ludwigslust-Parchim, bilden sie das „Herz Norddeutschlands“ und stellen eines der „Armenhäuser Deutschlands“ dar. An der VCD/Breimeier-Alternative sind sie verhalten interessiert [Widerspruch aus den Reihen]. Wenn es gelänge, nicht nur Güterzüge durch den Landkreis fahren zu lassen, sondern auch eine Erschließung für den Schienenpersonenverkehr zu schaffen, würden sie sich einer Diskussion über die Trassenführung öffnen können.

Ein **Teilnehmer** bemängelte, dass die Bürgerinitiativen in einem kleinen Ort nicht die Möglichkeiten haben, die bereitgestellten, teils umfangreichen Unterlagen auszudrucken. Er rege an, dass die Geschäftsstelle an alle Bürgerinitiativen, Verbände und Kommunalpolitiker wenigsten ein gedrucktes Exemplar schickt.

Die Geschäftsstelle, so eine **Teilnehmende**, sollte die Unterlagen, die für ein Treffen von Bedeutung sind, direkt in der E-Mail verlinken, mit der die Einladung verschickt wird. Wenn neue Unterlagen eingestellt werden, bitte sie um eine entsprechende Meldung, damit die Teilnehmenden nicht nachschauen müssen, was auf der Webseite neu eingestellt ist.

Die Tagesordnungspunkte, so ein **Teilnehmer** sollen nicht nur benannt, sondern auch kurz erläutert werden. Eine Zusammenfassung der wesentlichen Inhalte zusätzlich zu dem Link auf Dokumente würde helfen, sich vorzubereiten, ohne die teils sehr ausführlichen Dokumente lesen zu müssen.

Bilanz

Der **Moderator** leitete die Bilanz ein. Er habe den Eindruck, dass das Treffen dafür gesorgt hat, die Arbeitsfähigkeit des Dialogforums zu verbessern und das Vertrauen der Teilnehmenden darin zu steigern, dass der »Dialog auf Augenhöhe« geführt werden kann.

Durch die Hinzuziehung des externen Sachverständigen wird sichergestellt werden können, dass auch alle Fragen [zu der Netzkonzeption Schiene Nord und den Prognosen, auf denen sie aufbaut] gestellt werden, die Laien [aufgrund fehlender Sachkenntnisse] nicht stellen könnten.

Der Vergabeprozess für den Auftrag an den externen Sachverständigen wird sehr schnell organisiert werden, damit sichergestellt ist, dass der externe Sachverständige bei dem nächsten Treffen dabei sein und zuvor seine Fragen stellen kann. Der Geldgeber muss darauf Acht geben, dass alles ordnungsgemäß abläuft. Diese Aufgabe in einem hohen Tempo zu erledigen ist eine große Herausforderung, der sich die Moderation und die Geschäftsstelle gerne stellt.

Der Moderator erwähnte aber auch, dass die Erwartungen mancher Teilnehmender im Dialogforum bezüglich Tempo und Umfang der Bearbeitung seinem Eindruck nach zu weitgehend sind. Alle arbeiteten in hohem Tempo und dabei riskieren sie, dass etwas nicht perfekt wird, man gar auch ins Straucheln gerate. Das mögen diese Teilnehmenden bei der Formulierung von Erwartungen, gar Forderungen berücksichtigen.

Beim nächsten Treffen, so der Moderator, arbeiten wir die Themen ab, die für das zweite Treffen vorgesehen waren.

Die Antworten auf die Fragen werden in zwei Schüben geliefert. Bei dem nächsten Treffen werden alle Antworten geliefert, die sofort gegeben werden können. Nach den Sommerferien bearbeiten wir die Fragen, die offen geblieben oder im nächsten Treffen neu formuliert werden.

Teilnehmende formulierten folgende Einschätzungen:

- Die Teilnehmenden stellen hier keine Forderungen, die zu Ziel haben, die Arbeit des Dialogforums zu blockieren. Genau das Gegenteil ist der Fall: Die Teilnehmenden wollen unbedingt in den Dialog treten, waren aber bislang nicht in der Lage dazu.
- Die heute diskutierte Frage [der Beauftragung des externen Sachverständigen] hätte vor dem Dialogforum geklärt werden können und sollen.
- Die Vorbereitung auf den heutigen Tag war nicht perfekt.
- Bitte klären Sie, ob es möglich ist, einen Termin mehr anzubieten.
- Die Prognosen für den Güterverkehr zeigen alle in eine Richtung: Die Bremer, die niedersächsischen Häfen und der Hamburger Hafen werden einen enormen Zuwachs an Güterumschlag haben. Die Aussage ist klar: Wir brauchen eine Lösung für den Gütertransport. Mein Eindruck ist, dass einige Teilnehmende im Forum glauben, diese Prognosen seien noch zu hinterfragen, ggf. zu ändern. Die Prognosen sind in einem großen, breiten Beteiligungsprozess und bundesweit auf einheitlicher Basis erstellt, vor vielen Monaten veröffentlicht und können hier nur noch einmal genauer erklärt werden.

- Sehr erfreulich ist, dass diese Prognosen ein Wachstum des Transportes auf der Schiene vorhersehen. Dieses Dialogforum sollte die beste aller möglichen und gemeinsam getragenen Lösungen dafür finden. Das sollte unser gemeinsamer Anspruch sein.
- Wir sollten mindestens eine Reduktion der Lösungsalternativen auf zwei oder drei anstreben. Dafür müssen wir aber die regionalen Interessen zum Ausdruck bringen, uns damit auseinandersetzen und diese dokumentieren. Wir wollen auch sehen und nachvollziehen können, wie diese Interessen bei der Entscheidung auf Bundesebene berücksichtigt werden. Dieser Tag war keine Verschwendung gewesen, weil er deutlich gemacht hat, dass die Region von externem Sachverstand begleitet in diesem Prozess mitwirken will. Ich danke für die Debatte und ich sehe, wie sehr Sie sich bemühen, dass wir in einen Dialog eintreten.
- Wir [Bürgerinitiative] begrüßen, dass es dieses Dialogforum gibt. Wir stehen dem Dialogforum sehr positiv gegenüber und freuen uns auf die weiteren Termine.
- Ich hoffe, dass wir aus diesem Tag etwas lernen. Ich hätte gern beim nächsten Mal eine Auskunft darüber, wie wir vermeiden können, dass eine solche Situation noch einmal eintritt.
- Ich frage mich: Wie können wir die Verständnislücken schließen, Brücken bauen und zu einem gemeinsamen Verständnis kommen?
- Ich mache aus meiner Enttäuschung über diese Sitzung, die etwas chaotisch verlaufen ist, keinen Hehl.
- Ich weiß immer noch nicht, mit welcher Methodik Sie zum Schluss ein Ergebnis herbeiführen wollen. Meine methodische Anregung dahingehend haben Sie ignoriert. – Der Moderator erwiderte, dass er dankbar für die Anregung ist, jedoch dem Hinweis erst nachgehen muss, bevor er dazu Stellung nehmen kann. Der Anreger möge bedenken, dass ein methodisches Vorgehen von Gutachterbüros und kleinen Arbeitsgruppen gut vollzogen werden könne, eine Gruppe dieser Größe und Zusammensetzung jedoch dafür möglicherweise nicht geeignet ist, so stringent wie gefordert vorzugehen. –
- Ich bin total enttäuscht von dem heutigen Tag, er war desaströs. Wir haben nichts erreicht, sind weit hinter dem zurück, was wir erreichen wollten.
- Wir haben nun einen Anwalt, der uns begleitet. Dieses Ergebnis jedoch hätte vom Landesverkehrsministerium pro-aktiv eingebracht werden können. Dann wären wir in dieser Frage in 30 Minuten statt mit dem Einsatz eines ganzen Tages weiter gekommen.
- Ich habe einen gegenteiligen Eindruck. Zwar sind wir nach der Tagesordnung keinen Millimeter weiter, haben aber die Basis dafür gelegt, auf den Dialog auf Augenhöhe führen zu können. Dieser Tag hat mehr Hoffnung gegeben als Pessimismus genährt.
- Am 26.04.1866 ist die Problematik, die wir hier behandeln, erstmals in einem Papier des königlichen Gesamtministeriums in Hannover im Zusammenhang mit dem Bau der Strecke Bremen-Berlin erwähnt.
- Wir sollten in Zukunft stringenter vorgehen und darauf sehen, dass wir ein Ergebnis erzielen.

Der **Moderator** fasste zusammen, dass die Beteiligten zwar in ihrer Bewertung des Tages deutlich unterschiedliche Eindrücke haben, aber alle gemeinsam ihr Interesse an der Fortsetzung des Dialoges zum Ausdruck gebracht haben.